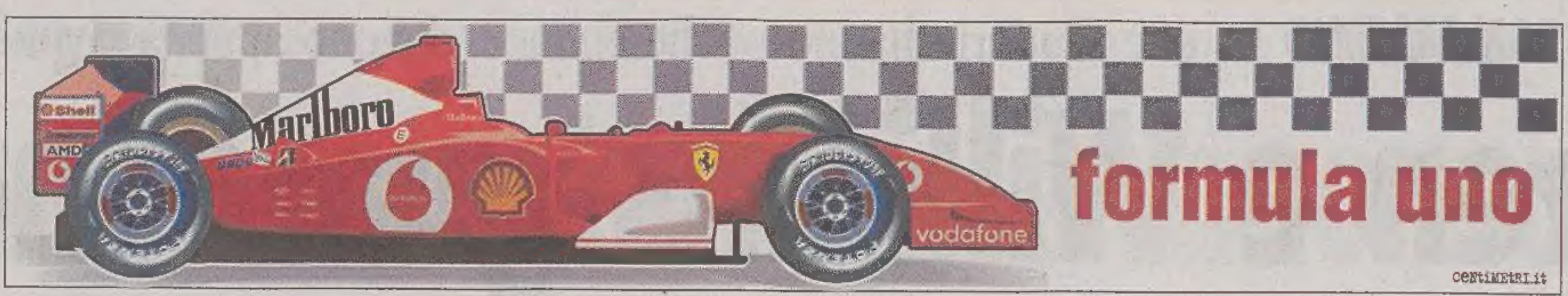
A. MANZONI&C. SpA



A. MANZONI&C. SpA

GRAN PREMIO DI SAN MARINO Una corsa a Imola nel segno di Ayrton Senna a dieci anni dalla sua morte. Domani diretta ore 14 Raiuno

Cercansi rivali per il Cannibale di Maranello

Se non troverà antagonisti il circus diventerà una noia e perderà spettatori e audience

IMOLA Una vigilia particolare, quella che si è vissuta ad Imola. Schermata da luci e ombre, tra struggenti amarcord e singolari proiezioni future. Il Gp di domenica, una gara che potrebbe anche essere l'ultima occasione di vedere la F.1 in riva al Santerno? Due nomi tenevano banco, nel paddock: Ayrton Senna e Valentino Rossi. La storia e (forse) il futuro della F.1.

Questo, inutile nasconderlo, è il Gp del Grande Brasiliano. Dieci anni dopo quella stupida, orrenda morta al Tamburello, non solo la sua amata Imola, ma l'intero mondo della F.1 ha deciso di celebrare e ricordare Ayrton durante l'intero week end del Gp di San Marino.

Chi era Senna e che effetto ha avuto la sua meteora giallo-oro sulla storia delle corse a ruote scoperte. Se un personaggio, un decennio dopo la morte, è ancora scolpito nell'immaginario collettivo come il pilota che ha segnato un'epoca, amato per la simpatia e la disponibilità, l'unica star di questo mondo di robot che non ha mai rifiutato un autografo o una foto col ragazzino di turno, i motivi vanno ricercati scavando nel delicato magma che divide i comuni mortali dai fenomeni.

Chi ha vissuto l'epoca di Fittipaldi e Peterson, di Lauda e Piquet, per arrivare a Prost e Senna, comprende senza tema di smentite la

La statua di Senna.

sensazione traumatica che ancora oggi ti coglie, confrontando quegli anni e quelle corse con l'odierna Formula-Noia.

Momenti ed eventi caratterizzati da imprese più umane che meccaniche, nelle quali il pilota emergeva per doti oggi difficilmente percepibili.

Certo, esistono eccezioni. E Michael Schumacher è una di queste. Non a caso, uno dei grandi motivi di rammarico dei tifosi di Senna resta quello di non aver potuto vedere Ayrton opposto al tedesco, a parità di macchina. Fenomeni di un'epoca. E ieri nuovamente di fenomeno si parlava a tutto paddock, commentando lo show di Va- lentino Rossi a Fiorano, al volante della Ferrari F2004. Impressionante, sbalorditivo, mai visto niente di simile.

Tre commenti scelti a caso tra chi, bontà sua (o di Montezemolo) ha potuto assistere alla giornata di test del pilota ufficiale Yamaha sulla pista privata delle rosse.

Michael Schumacher, che gli ha prestato tuta e casco, di solito parco nei giudizi, si dice sorpreso. Girare a 3 secondi dal record della pista, dopo solo 15 giri, e senza essere mai salito prima su una monoposto, significa appartenere di diritto ad una categoria aliena. Quella dei fenomeni, appunto. Dagli qualcosa che si muova a motore, a Valentino, il numero delle ruote non conta, e vedrai che la farà andare più veloce di chiunque altro.

Ecco perchè ieri si parlava più di Rossi, ad Imola, che del Gp di domenica. Come ricorda sempre Bernie Ecclestone, se la F.1 non scopre alla svelta un prodigioso talento da opporre a Michael Schumacher, il rischio di un crollo dell'audience diventa sempre più probabile. Se poi al talento naturale unisci caratteristiche di simpatia e di comunicazione uniche, quali garantisce Valentino, ecco che l'opzione F.1 per il talento di Tavullia non è più una eventualità. Ma una certezza: dal 2006. Domani diretta Rai1 ore 14.

Riccardo Roccato

La fine di un campione

Quel maledetto incidente alla curva del Tamburello

IMOLA Dieci anni fa, sul circuito di Imola, moriva Ayrton Senna da Silva, tre volte campione del mondo con la McLaren. Al volante della Williams numero 2 si è disintegrato contro il muro nella curva del Tamburello. La sua fine ha commosso il mondo sportivo e tutto il Brasile. A distanza di dieci anni vive ancora nel cuore dei tifosi. Riposa in pace nella sua San Paolo, nel cimitero di Morumbi. Oggi la tribuna centrale del circuito di Imola sarà dedicata a Senna.

Senna avvicinava le persone con riserbo, quasi timidamente, misurando le parole e i gesti; guidava con una tale abbondanza di delicatezza e velocità da far pensare a un'esplosione senza boati né fiamme; vinceva e lassù, sul gradino più alto del podio, rendeva mistico il trionfo. Basta ricordare a come portava in alto il magnum di champagne, a come se lo rovesciava addosso a braccia tese, accogliendolo a occhi chiusi, in una specie di estasi. «L'importante è credere - diceva - avere la fede, avere la pace. E io questo ce l'ho».

Ayrton prima che un pilota era un uomo che viveva in europeo e pensava in brasiliano. Era molto fiero di essere nato in quella terra e sapeva che le sue vittorie contribuivano a renderla più verde, più grande e meno povera. Durante il giro d'onore dopo la sua prima vittoria mondiale in Portogallo, aveva notato qualcuno che sventolava una bandierina brasiliana. Si era fermato, l'aveva presa e si era riavviato guidando solo con la sinistra. La destra, al zata, faceva sventolare i colori giallo e verde della sua nazione.

Quando il Brasile a pochi mesi dalla sua morte vinse la Coppa Rimet battendo l'Italia, uno striscione comparve in mano ai calciatori. Un enorme, commovente striscione, che nessuno si sarebbe mai aspettato: «Senna, acceleriamo insieme, il quarto titolo è nostro».

Scatenato il tedesco del Cavallino che fa faville in pista nella prima sessione di prove libere

Schumacher, record polverizzato

Ma alla fine i migliori tempi sono della Bar con Button e Sato

Valentino Rossi con Schumacher a Imola.

IMOLA Michael Schumacher vuole confermarsi il re della Formula 1 e si comporta da dominatore anche a Imola. Forse gioca un ruolo il suo essere ambasciatore di San Marino, forse spera di portare sul Santerno tanti sostenitori, per dare una mano a una corsa che rischia di sparire. Si prende il record del circuito, girando nella prima delle due ore di prove libere in 1'20«084, oltre due secondi sotto la pole di un anno fa, un secondo e sette decimi sotto il primato da lui stabilito nel 2002, ancora un po' sotto il record ufficioso, strappato nei test di febbraio in 1'19»664.

È una prova di forza, in un giorno in cui emerge la Bar Honda, capace di inserirsi, con una seconda sessione sorprendente, tra il campione del mondo e Rubens Barrichello, subito dietro al tedesco nel primo test, 11/o nel successivo, quarto nella miscellanea delle due prove e piuttosto deluso per non aver trovato il giusto bilanciamento della strepitosa F2004.

Jenson Button, il più vicino, resta pur sempre a quasi un secondo da Schumacher, anche se la prestazione della nuova forza della F.1 e i problemi di Barrichello incrinano il senso di assoluta superiorità delle macchine rosse.

«Sono felice di quello che abbiamo fatto oggi - dice Schumi - ma non sono sorpreso perchè qua abbiamo già fatto ottimi test e siamo ben preparati. Il gap sugli avversari è forse dovuto proprio all'esperienza che abbiamo a Imola. Abbiamo una buona base di partenza». Sorpreso della Bar? «No, già ieri avevo detto che sono molto forti. Poi è chiaro che dipende anche dalle circostanze e da quanta benzina avevano a bordo».

Michael Schumacher

Rubens Barrichello

Pablo Montoya

Ma quanto c'è della Ferrari nella Bar? «Non so se possiamo parlare di copia. Un sacco di gente lo fa appena vede un aspetto simile in vetture diverse. Credo sia semplicemente l'innovazione che ogni team fa. Non credo serva copiare. Ogni squadra ha strategie diverse, macchine diverse, e ognuno pensa per se stesso». Infatti, la Ferrari sembra ancora molto più forte: «Abbiamo una gran buona macchina e tradizioni favorevoli a Imola». Il calo nella seconda sessione? «È dovuto al fatto che abbiamo lavorato sulla scelta della mescola migliore». È arrivata in pista sua moglie Corinna. Le porterà fortuna? «È bello che stia qui con me. È bello passare del tempo insieme.

Mi porta fortuna anche quando non c'è perchè sta a casa e incrocia le dita».

Ha sentito anche la presenza dei tifosi? «Sfortunatamente ero troppo impegnato nelle regolazioni. Ma è bello sapere che ci sono. Mi auguro che domenica siano tantissimi». Potrebbe essere l'ultima volta a Imola: «Spero proprio di no. Abbiamo già visto che le situazioni cambiano. Ci sono ancora molti negoziati da fare. Incrocio anche io le dita».

Alzerà una coppa con incastonato un diamante il vincitore del Gp di San Marino. E coppe con diamanti verranno date anche al secondo e al terzo.

In occasione della 24.esima edizione del Gran premio, la Segreteria di Stato per il Turismo e lo Sport di San Marino ha infatti demandato la creazione dei trofei che premieranno il piazzamento del primo, del secondo e del terzo classificato, alla Gioielleria Arzilli di San Marino, conosciuta in tutto il mondo.

NON LIMITARTI AD AMMIRARLA. Vespa

Non limitarti ad ammirarla. Vieni a provarla.
Lei porta lontano le tue emozioni e ti avvicina al sogno.
Lei è Vespa Granturismo e tu non potrai più farne a meno.
Ti aspettiamo per una prova su strada.

SERVIZI DEDICATI
PIAGGIOEASY SERVIZI FINANZIARI | PIAGGIOTEST

Vespa Granturismo 200L
€ 3.900,00 IN STRADA
Finanziamenti a tasso agevolato.
in collaborazione con Agos Itafinco

CONCESSIONARIA Padovan & Figli
Trieste via Flavia 47 tel. 040.827782
www.padovanefigli.it

A MONFALCONE VENDITA E ASSISTENZA **AUTOLISERT** VIA TIMAVO 2 TEL. 0481.790505
A GORIZIA VENDITA **AUTOFRANCE** STRADONE DELLA MAINIZZA 12 TEL. 0481.391808
A GORIZIA ASSISTENZA **PREZAUTO** STRADONE DELLA MAINIZZA 12 TEL. 0481.390715
dealer

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI SAN MARINO Le due scuderie hanno poche chance, devono appena rivoluzionare le loro macchine

McLaren e Williams guardano già avanti

Buone speranze per Trulli e Alonso (i controfavoriti) e per la Bar del pericoloso Button

IMOLA Guardano avanti, Williams e McLaren. Non tanto al Gp di San Marino, quanto piuttosto ad un futuro più lontano che, nelle intenzioni, dovrebbe riportare gli stessi team in grado di competere per la vittoria. Si parla di radicale evoluzione aerodinamica per la Williams, che medita di sostituire l'avveniristico e poco redditizio muso con una soluzione più tradizionale.

Si parla addirittura di rivoluzione in casa McLaren.

La Mp4-19 è una delusione ormai ufficiale, tanto che l'evoluzione annunciata a metà stagione dovrebbe avere una sigla nuova; e per la Mp4-20 si parla di luglio. Il team di Woking sta vivendo un'incredibile annata fotocopia del 2003 e questo ha dato il via a cambiamenti di perso- nalità e di ruoli in seno al team d'argento senza precedenti. Siamo appena alla vigilia della quarta gara, ma questa situazione non può che concedere a McLaren e Mercedes un altro anno di transi zione. In attesa dunque di un risveglio della Williams BMW, le più accreditate candidate dietro alle rosse diventano Renault e Bar. Non è un caso che la squadra francese sia seconda nella classifica costruttori; i transalpini, anzi, sono attesi sul Santerno in gran forma, pronti a sfruttare ogni eventuale contrattem- po che capitasse alla formidabile Ferrari. La Renault farà esordire al San Marino una nuova versione del motore Rs24, propulsore che dovrebbe garantire qualche cavallo in più senza intaccare l'otti ma affidabilità mostrata nei primi tre Gp.

Mikka Raikkonen

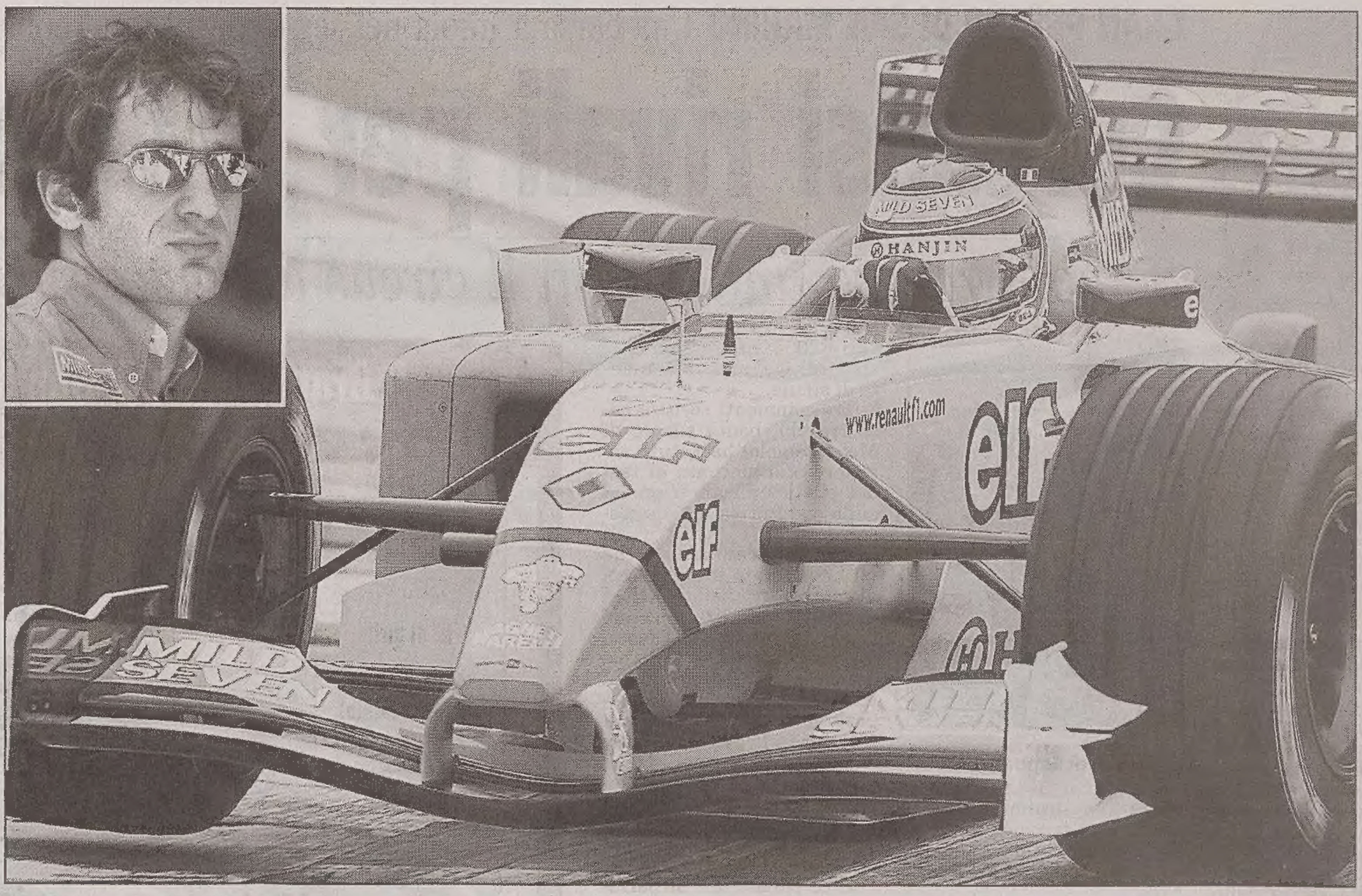
Un punto di partenza da cui il presidente Patrick Faure non intende prescindere assolutamente. Chi arriva ad Imola galvanizzato dai recenti due podi consecutivi è Jenson Button, che in vista di domani alza addirittura il tiro, candidandosi alla vittoria fi nale.

Nel ristretto gruppo dei favoriti per le posizioni che contano non manca Jarno Trulli. Ad Imola l'abruzzese è inserito con pieno diritto tra i più pericolosi avversari della Ferrari, in virtù di un inizio sta- gione piuttosto convincente.

Jarno divide la quinta posizio ne in classifica proprio con il compagno di squadra Alonso (11 punti a testa) e conta su una Renault così competitiva da essere attualmente la seconda forza del campionato.

Arriverà la zampata tanto attesa (Jarno è ancora alla ricerca della prima vittoria in F.1) proprio nella gara di casa? Il pescarese preferisce guardare la realtà in faccia e parlare di obiettivi più vicini: «Penso che ad Imola saremo competitivi, nei test di febbraio su quel circuito siamo andati davvero bene. Ma, a onor del vero, in quell'occasione è mancato il confronto diretto con gli avversari più forti. Sono comunque ottimista e credo che la Renault si confermerà».

m.n.



In alto a sinistra il pilota della Renault Jarno Trulli, nella foto grande l'italiano durante un recente Gran Premio. La scuderia di Briatore al momento è una delle poche che può, almeno in parte, mettere i bastoni tra le due ruote alle Ferrari di Schumacher e Barrichello. Ma Trulli come sindacalista dei piloti avverte: «Troppa velocità a scapito della sicurezza».

Le classifiche di F1

	Piloti	Punti		Piloti	Punti
1°	M. Schumacher (Ger)	30		J. Trulli (Ita)	11
2°	R. Barrichello (Bra)	21	7°	R. Schumacher (Ger)	7
3°	Jenson Button (Gbr)	15	8°	T. Sato (Gia)	4
4°	J. P. Montoya (Col)	12		D. Coulthard (Gbr)	4
5°	F. Alonso (Spa)	11	10°	F. Massa (Bra)	1

	Costruttori	
1ª	FERRARI	51
2ª	Renault	22
3ª	Williams-BMW	19
	BAR-Honda	19
5ª	McLaren-Mercedes	4
6ª	Sauber	1
	Jaguar	1

ANSA-CENTIMETRI

Per il tracciato di Imola quello di domani potrebbe anche essere l'ultimo Gp della sua vita

Il circuito del Santerno rischia la cancellazione

A Ecclestone non piace più dopo le modifiche: è diventato scarsamente spettacolare

IMOLA L'autodromo Enzo e Dino Ferrari, presente in pianta stabile dal 1980 nel calenda rio iridato, rischia di perdere il suo Gran Premio di F.1.

Quello in programma domani sul circuito imolese, potrebbe dunque essere l'ultimo sulla linea di confine tra Emilia e Romagna, dove batte forte il cuore della passione rossa per le vetture di Maranello, che sul Santerno hanno scritto pagine memorabili.

Di una storia che non è arcaica come quella del tracciato di Monza, bensì quasi contemporanea, ma dai toni ugualmente intensi. Diciamocelo francamente, Imola non è più il piccolo Nurburgring, come veniva chiamato negli anni Settanta per associarlo idealmente al signore degli anelli, alla maestosa lunghezza di quei 23 chilometri che traboccano di emozio ni, definiti semplicemente e senza presunzione the Ring. Ossia l'anello, per eccellenza.

All'indomani delle tragedie di Ratzenberger e Senna il circuito del Santerno è stato orribilmente mutilato dei suoi punti più caratteristici e riempito di chicane che hanno trasformato il tracciato in una pista dove non si può più superare, ma soltanto assistere a noiose processioni in fila indiana. Per quanto siano ormai normali, certo le chicanes non devono essere particolarmente gradite ai piloti che con tutta probabilità, affrontandone una, provano un senso di fastidio: in effetti è proprio quello che si proponevano gli inventori di quelle che in italiano sono definite varianti. Il nome chicane, infatti, deriva dal verbo francese chicaner, che significa ca- villare o attaccar briga.

Sapranno, questi buontemponi dotati di insospettabile humour, che queste non piacciono più nemmeno agli appassionati. Se non poteva essere altrimenti al Tamburello, dove dietro a quel muro maledetto c'è un fiume (il Santerno, appunto) che non può essere spostato e dove troppe avvisaglie erano state monito di un probabile dram ma, le varianti piazzate all'ex curva Villeneuve costituiscono un eccesso di sicurezza che di fatto snatura la mitica Tosa. Se n'è accorto Ecclestone che a Imola lo spettacolo latita e se ne sono accorti col passare degli anni gli spettatori italiani che, nonostante il crescendo di successi della Ferrari, hanno perduto l'abitudine di recarsi al Gp di San Marino.

Gian Paolo Grossi

Il team Ferrari mentre esulta sulla pista di Imola.

VENDITA - ASSISTENZA - RICAMBI
Motocenter

VIENI A PROVARMI ANCHE IL SABATO!
Via Ghirlandaio, 5 - Trieste - Tel. 040 947005

Vista Più
Ottica Discount
ROT. DEL BOSCHETTO, 1 TEL. 040-54374
OCCHIALE COMPLETO CON LENTI ANTIRIFLESSO ANTIGRAFFIO € 79,00
OCCHIALE COMPLETO FOTOCROMATICO INFRANGIBILE ANTIGRAFFIO € 169,00
OCCHIALE COMPLETO CON LENTI PROGRESSIVE € 189,00
PER LE TUE FOTO
WWW.VISTA-PIU.IT

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI SAN MARINO Frecciata del manager della Renault che spegne gli entusiasmi del giovane Rossi dopo la sua prova

Briatore: «Il test di Valentino non vale nulla»

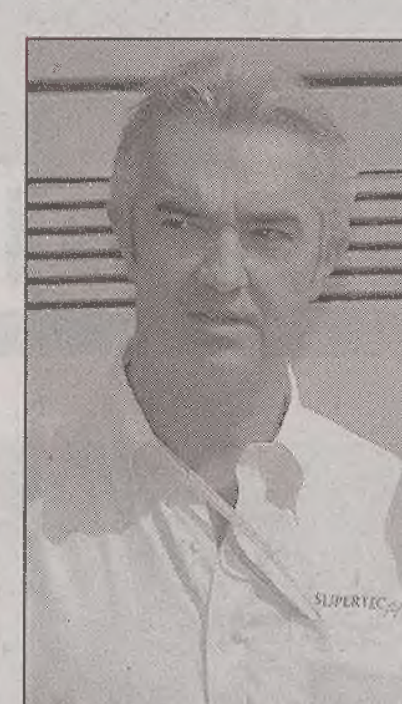
Trulli sulla sicurezza: «Diamoci una calmata, non si può progredire di 3 secondi ogni anno»

IMOLA Come tutti, anche Flavio Briatore è rimasto colpito dalla prova di Valentino Rossi su una Ferrari. Tuttavia, il team manager della scuderia Renault non ha risparmiato, ieri a Imola, un paio di battute critiche nei confronti del campione del mondo di motociclismo.

«Sicuramente Valentino si è divertito - ha detto Briatore - ma quel test non conta niente di più. Perchè se si vuole provare in modo davvero serio ci vogliono cinque, sei mesi. Anche se non sembra, la Formula 1 è più seria di quanto si possa pensare».

Secondo Briatore, la prova di Valentino «resta fine a se stessa. Anzi - ha aggiunto - sul piano strettamente sportivo, forse toglie qualcosa alla sua splendida vittoria in Sudafrica».

TRULLI «Diamoci una calmata. Progredire di tre secondi all'anno è troppo. Si crea un problema per la sicurezza. Io sollevo il problema. E lo faccio per tempo». Insomma, per Jarno



Flavio Briatore

Trulli, il pilota della Renault che è anche rappresentante della Gpda, l'associazione dei piloti che si occupa anche della sicurezza, prima che sia troppo tardi bisogna trovare un modo per ridurre la velocità in F.1.

«Siamo molto più veloci di un anno fa, nonostante il motore unico e altre accortezze - dice il pilota a proposito dell' invito di Max Mosley - qua a Imola nel '94 abbiamo perso due colleghi e solo dopo ci siamo impegnati veramente sul problema. Io credo che anche se uno sport tecnologico porta più velocità, la tecnologia deve essere soprattutto al servizio della sicurezza. Non dico che bisogna cambiare in corso d'opera già quest'anno, perchè potrebbe sembrare un tentativo di destabilizzare il dominio della Ferrari. Ma la mia proposta è: calmiamoci, già dall'anno prossimo. Non si può continuare a progredire di due, tre secondi a stagione. Certi vecchi circuiti, come Imola, Spa, Montecarlo non sarebbero più adatti. Certe cose vanno bene in Malesia, in Bahrain».

Il futuro però è nel cambiamento. Su questo punto tutto il mondo della formula 1 è d'accordo. Ma certo il cambiamento non può essere quello «radicale» proposto da Max Mosley. Se si vuole dare un futuro alla formula 1 - e tutti i protagonisti sono ovviamente d'accordo - si deve cominciare a parlarne senza idee preconcette, puntando all'obbiettivo che davvero accomuna le aspettative di tutti i team: ridurre i costi e nel contempo garantire spettacolarità.

Resta il fatto che il futuro della formula 1 per quanto possa passare da un abbattimento dei costi non può comunque essere così estremo da arrivare a snaturare lo sport: «A me la velocità piace - ha detto **Jenson Button** dopo aver stabilito il miglior tempo nella seconda sessione di prove libere - e come pilota dico che non ha senso cercare di fare andare le macchine più piano. Non sarebbe più formula 1».

Flavio Briatore la pensa così: «Alla gente non interessa per niente sapere se un motore dura una, o due o quattro gare. Alla gente interessa la sfida. E non è assolutamente detto che se io avesse 'ics' milioni di dollari farei una macchina che va più veloce.

Perchè in formula 1 le cose non stanno così».

Briatore è favorevole a molte delle soluzioni proposte da Mosley, dall' eliminazione dell'elettronica fino alla regola che stabilisce un solo tipo di pneumatico per tutta la gara. «La monogomma la chiedo da sempre - ha detto Briatore -. E comunque non pensiate che Mosley se ne sia uscito così da solo, prima di fare certe dichiarazioni si fanno consultazioni».

Il brasiliano ci mise due mesi per superare il trauma per la morte di Senna

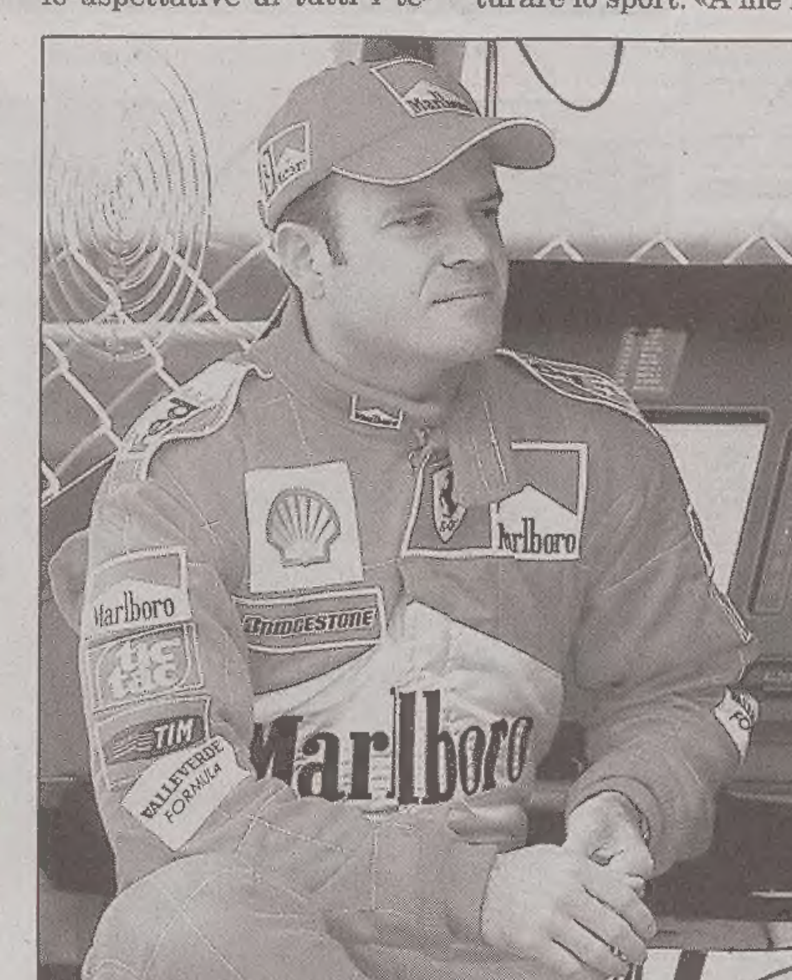
Barrichello: «Si decide tutto durante le prove di qualifica»

IMOLA «Molto dipende dalla velocità in qualifica. Chi parte prima, in Ferrari, non ha già vinto. Ma ha un bel vantaggio».

Rubens Barrichello spiega così la situazione del mondiale. Non è un caso, infatti, che Michael Schumacher abbia fatto tre pole position di fila e abbia vinto tre volte, mentre Rubinho è partito due volte secondo, in Australia e Bahrain, ed è arrivato in entrambi casi secondo, una volta è scattato in terza piazza, giungendo quarto, in Malesia.

Insomma, è vero: chi prima parte meglio alloggia, in Ferrari. Anche se non c'è la controprova, la sequenza di questo primo scorcio di stagione non offre spiegazioni diverse. Ecco perchè Barrichello, che insegue sogni di vittoria e ambizioni mondiali a dispetto del roboante avvio del compagno di squadra, sa che deve tirare fuori qualcosa di più di quanto abbia fatto sinora in qualifica. È un Barrichello sereno quello che comment la quarta prova del mondiale.

Un Barrichello che ha visto un certo Valentino Rossi provare la Ferrari, che a Forlì ha sbagliato un gol di fronte al suo idolo, il portiere brasiliano Taffarel, campione del mondo '94. «Ma come potevo fare un gol proprio a Taffarel. Papà diceva sempre che era il migliore. Al volante è più facile, puoi aspettare. Davanti alla porta che puoi fare? Provi a fare la cosa più difficile. Ma lui l'ha intuita. Ma basta un po' di pratica, fare come Michael che gioca sempre. Io del resto a sei anni anzichè giocare a pallone correvo in gokart». Altri non hanno mai guidato una F.1, come Rossi, eppure il centauro a bordo di una rossa ha stupito: «È un grande personaggio, va fortissimo. Tyson nella boxe buttava sempre giù gli avversari. A un certo punto ho cominciato a pensare che mi sarebbe piaciuto vederlo andare a terra, aveva vinto tutto. Con Valentino è diverso. È simpatico, umile. E domenica con la Yamaha ha fatto la gara più bella della sua vita. Sono amico di Barros, di Gibernau, ma lui è un fenomeno. Ora mi piacerebbe guidare la sua moto».



Rubens Barrichello spera di correre da protagonista.

Un altro che andava fortissimo era Ayrton Senna. Quest'anno, l'1 maggio, è il decennale della sua morte, proprio qui a Imola: «Fu il week end più brutto della storia della F.1. Non possiamo dimenticare. Ma per me dieci, cinque, sei anni non cambiano nulla. Ayrton fa parte del mio Dna. Soffro oggi come un altro giorno qualsiasi. Anch'io ebbi un incidente, due giorni prima. So che mi venne a trovare, che pianse per me. Ma persi la memoria, ci misi 15 giorni a riprendere e due mesi a guarire. Mi si era rovesciata la lingua dopo che la mia testa aveva subito un'accelerazione impossibile. E oggi non so se ricordo perchè ci sono le foto, i racconti, o perchè ho ritrovato la memoria». Da quella morte, non ancora chiarita del tutto perchè dovrà essere celebrato un nuovo processo d'appello, che comunque dovrà dichiarare prescritto l'eventuale reato di omicidio colposo, la Formula 1 ha trovato forza e mezzi per fare passi da gigante nella sicurezza. Ma oggi si torna ad andare troppo forte: «Bisogna pensare a cosa fare, elaborare un programma, ma che vada in vigore dall' anno prossimo. Intervenire in corso d'opera potrebbe essere pericoloso. Io però, da pilota, vorrei vedere più sempre più sorpassi».

«Quando morì Ayrton fu il più drammatico weekend della Formula Uno». Rubinho in settimana a Forlì ha giocato a calcio graziando Taffarel

Summit il 4 maggio a Monaco da Mosley

Stop alla rivoluzione tecnologica: la Fia vuole tornare all'antico No a Ecclestone dai costruttori

IMOLA La Fia ha nostalgia del passato e dal 2008 vuole tornare all'antico: motori V8, cambi e frizioni manuali, freni standard, poca elettronica, gomma unica. Insomma, nella Formula 1 del futuro ci dovrà essere più pilota e meno macchina. L'ennesima rivoluzione è stata annunciata dal presidente Max Mosley con la convocazione dei «team principal» ad una riunione che si terrà il 4 maggio a Monaco (e se necessario continuerà anche il 5).

Nella lettera di convocazione sono indicati gli obiettivi del cambiamento: «migliorare lo spettacolo senza introdurre regole artificiali; dare maggiore enfasi all' abilità di guida eliminando gli aiuti elettronici; ridurre i costi di gestione delle scuderie; incoraggiare l'ingresso di nuove squadre in formula uno; fare in modo che si torni a una griglia di partenza con 24 macchine». Mosley premette che la Fia è aperta ai suggerimenti, ma annuncia anche che la proposta finale sarà presentata all'approvazione del Consiglio Mondiale il 30 giugno per entrare in vigore dal primo gennaio 2008.

Max Mosley

La data è lontanissima per un mondo come quello della formula 1. Ma è significativa la filosofia espressa da Mosley.

Perchè dal punto di vista tecnico equivale ad una conversione a U: dopo decenni di sviluppo tecnologico estremo, improvvisamente si cerca di tornare alle corse tra uomini.

Allegate alla lettera di convocazione, tre cartelle in cui vengono spiegati i dettagli tecnici della rivoluzione che ha cinque linee guida. Ecco le principali novità proposte.

MOTORE Basta con i 10 cilindri da tre litri. La cilindrata scenderà da 3.000 a 2.400 cc, il frazionamento dovrà essere V8. I motori dovranno resistere due gran premi e potranno essere realizzati usando materiali e procedimenti approvati.

TRAMISSIONE, FRENI, STERZO I cambi dovranno essere comandati a mano, così come la frizione. Vietati i differenziali a controllo elettronico. Vietato il servosterzo. Freni, ferodi e pinze dovranno essere standard.

TELAIO Il peso minimo sarà ridotto di almeno 50 chili «per eliminare l'uso delle zavorre e ridurre l'energia cinetica in caso di incidente». Larghezza ridotta delle gomme anteriori e maggiorata in quelle posteriore «per consentire una consistente distribuzione dei pesi senza zavorra, e per aumentare la resistenza».

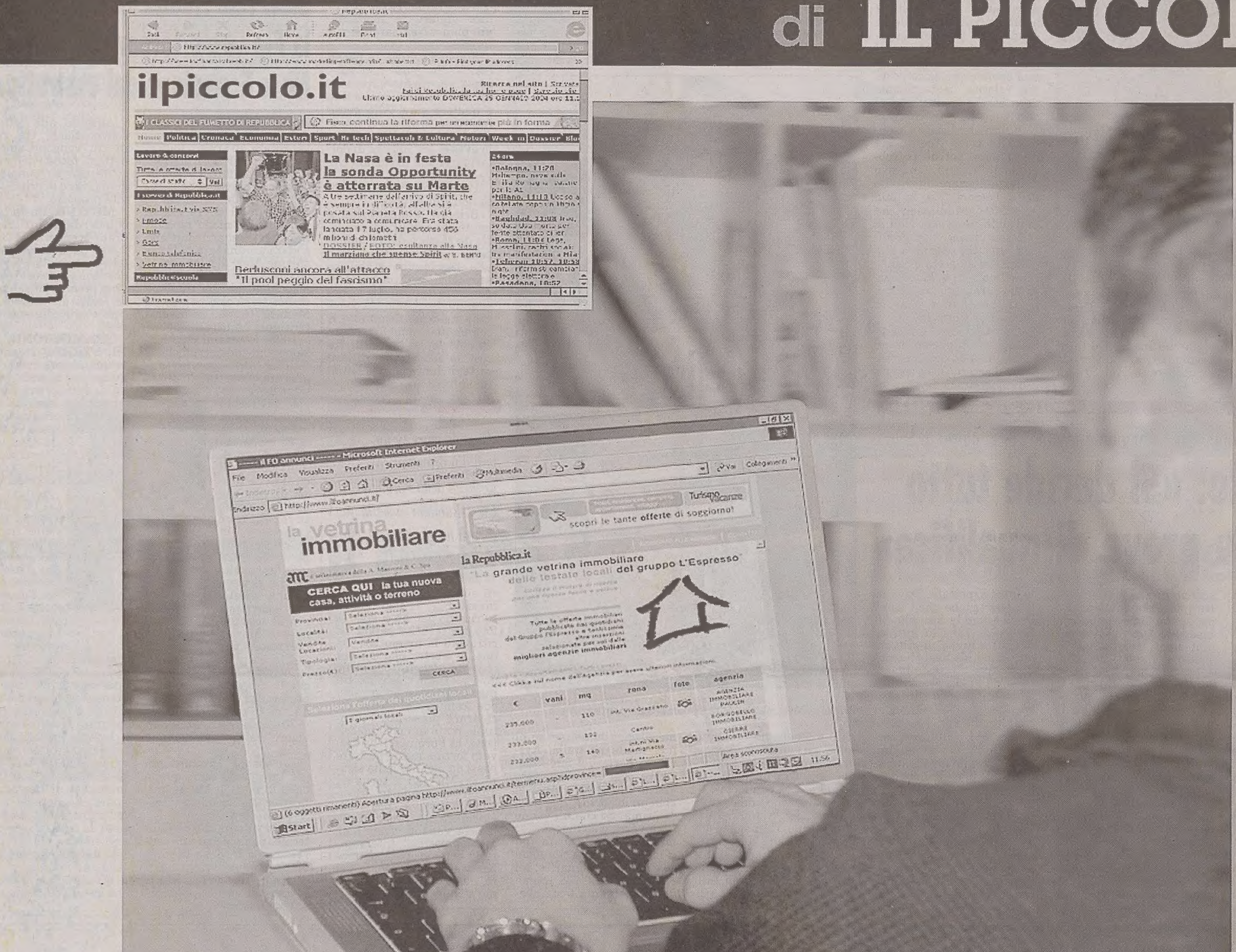
Intanto l'associazione dei grandi costruttori motoristici mondiali (GPWC) ha rotto le trattative con la Slec, la società di Bernie Ecclestone che detiene i diritti della Formula 1. Lo ha reso noto la stessa Gpwc, che, nell'ambito del gran premio di San Marino, ha diffuso una nota in cui si dice dispiaciuta per la decisione che è stata costretta a prendere.

A Trieste c'è il giusto "pit-stop" per la tua Mercedes Benz

Nascar
Officina Specializzata Mercedes-Benz • Trieste, via Carletti 1 • Tel. 040 26 100 90

la vetrina immobiliare di IL PICCOLO

è una iniziativa di A. Manzoni & C. spa



Collegati al sito **www.ilpiccolo.it** e clicca sul link "Vetrina immobiliare" troverai tantissime offerte in vendita e in affitto, selezionate per voi dalle migliori della vostra città.

Facile e veloce da consultare, potrai visionare le proposte immobiliari **suddivise in ordine di prezzo**, mediante una semplice tabella che ti indichera' il **numero di vani, i mq, la zona** e se disponibile ti permettera' di vedere anche **la foto**. Se poi vorrai maggiori dettagli sull'immobile, bastera' cliccare sulla proposta per avere una descrizione approfondita.

MESSAGGIO PER LE AGENZIE IMMOBILIARI:

Per essere inserito nella VETRINA IMMOBILIARE e ricevere un'offerta commerciale o avere ulteriori informazioni telefona al numero 040.6728316 oppure invia una e-mail a: tbonazza@manzoni.it